

А.С.Прищепа

НАУЧНЫЙ КАДРОВЫЙ И ИНДУСТРИАЛЬНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ ЛЕНИНГРАДА (1950—1960-Е ГГ.)

Рассматривается процесс консолидации и укрепления союзов между научными и производственными коллективами в Ленинграде, начавшийся в 1950—1960-е гг. в СССР. В основу работы положены опубликованные материалы, проведен анализ практической эффективности от сплочения ленинградских трудовых объединений. Известно, что научно-технические и инженерно-технические кадры — это тот пласт, который выступал локомотивом в научно-технической революции в СССР. Заметим, что главной предпосылкой в создании и укреплении промышленно-производственной мощи Ленинграда являлись люди, которые поддерживали курс развития государства, опираясь на такие особо важные и престижные технические профессии, как инженер. Благодаря сплочению теоретических и практических знаний, науки и производства, упорству граждан, можно было достигнуть высоких производственных и целевых показателей, требуемых руководством страны. В работе показан положительный результат от этого объединения не только для Ленинграда, но и для страны в целом. Выводы, сделанные в статье, являются дискуссионными и могут представлять интерес для широкого круга ученых.

Ключевые слова: СССР, Ленинград, инженерно-технические кадры, научно-техническая интеллигенция, пропаганда научно-технических знаний, наука и техника, производство, социальный лифт

После окончания Великой Отечественной войны отношения между представителями производства и научной интеллигенцией носили эпизодический и кратковременный характер [1, с. 235]. В декабре 1948 г. на Балтийском заводе был заключен первый не только в Ленинграде, но и в Советском Союзе официальный творческий договор. К соглашению о взаимном сотрудничестве пришли токарь-скоростник Г.А.Брейкин и Е.А.Савин — сотрудник Научно-исследовательского института передовой технологии.

Начиная с марта 1949 г., газета «Правда» на своих страницах регулярно публиковала письма научных работников ведущих ленинградских вузов. Они призывали вступать в творческий союз с представителями промышленно-производственного персонала. Первыми на этот призыв откликнулись сотрудники Политехнического, Технологического, Инженерно-экономического институтов, а также ЦНИИ бумаги и НИИ металлов в Ленинграде. Они поддержали данную инициативу, направленную не только на внедрение новых разработок, но и на сплочение науки и производства [1, с. 235-236].

К 1952 г. на ленинградских предприятиях в этом творческом союзе участвовало 33 тыс. рабочих и 14 тыс. ИТР, включая 1 тыс. научных работников и 4,5 тыс. представителей ленинградских научно-исследовательских институтов [1, с. 236]. Всего к концу 1952 г. было заключено 9873 совместных договоров о творческом союзе между представителями научной интеллигенции и производственниками.

Директор (с 1988 по 2003 г.) Обуховского завода А.Ф.Ващенко прошел путь от техника до директора завода. Его успешной карьере способствовало обучение на механико-машиностроительном факультете ЛПИ им. М.И.Калинина [2, с. 357-358].

Техник-конструктор 9-го проектного отдела ОКБ Ващенко первый раз пришел на завод 12 октября 1960 г. Всего через год, в сентябре 1961 г., его повысили до старшего техника-конструктора, а через два года Анатолий Федорович занял должность инженера-конструктора [2, с. 357-358]. При решении производственных задач ему требовался самый широкий диапазон знаний, начиная от специфики производства той или иной детали, до специфики выпуска серийной продукции. Чаще всего он выступал своего рода связующим звеном между конструкторским бюро, которое занималось разработкой документации и чертежами, и литейным цехом, в котором проходила непосредственная заливка пресс-форм [2, с. 358].

Окончив Ленинградский политехнический институт имени М.И.Калинина, в 1953 г. Николай Кривенко по распределению попал на завод Подъемно-транспортного оборудования имени С.М.Кирова (ПТО имени С.М.Кирова) [3, с. 175]. С первых дней его учебы педагогический состав института отмечал усердие, трудолюбие и упорство студента — будущего инженера. Еще обучаясь на последних курсах института, он изыскивал новые пути решения производственных задач, применяя оригинальные методы и подходы в решении экспериментальных учебных задач.

На заводе подъемно-транспортного оборудования им. С.М.Кирова Кривенко занял должность мастера, затем был повышен до начальника участка, а немного позже стал начальником цеха металлоконструкций, где сварочному процессу отводилась первостепенная роль [3, с. 175-176].

В период работы начальником цеха, коллектив под его руководством смог подготовить ряд оптимальных предложений, которые повысили не только производительность труда, но и качество сварки при использовании новой серии кранов для портов. Также возглавляемый им коллектив в короткие сроки освоил процесс сварки из нержавеющей и многослойной стали, сварку в среде защитных газов [3, с. 176].

За внесение существенного вклада в сварочное дело в 1961 г. Николая Михайловича наградили малой серебряной медалью ВДНХ. Орденом «Знак Почета» его наградили «За активное принятие участия в проектировании и создании новых видов кранов, работавших на стратегических стройках СССР».

Стоит особо отметить, что Николай Кривенко успешно совмещал научную и производственную работу. Благодаря полученному опыту он смог опубликовать около двадцати научных трудов, связанных с практической составляющей его профессиональной деятельности [3, с. 176].

Коллектив завода «Баррикада» активно принимал участие в строительстве большинства промышленных объектов в Ленинграде [4, с. 6]. Вместе с ним работали сотрудники строительного треста № 19 Главленинградстроя. Его возглавляли А.А.Сизов и А.К.Иванов. Проектированием занимался институт Гипростекло (В.Д.Лаврентьев и Б.Г.Таксер) совместно с НИИ-200 (Л.Б.Митгарц и Н.Л.Перльштейн) [4, с. 6].

В СССР была распространена практика работающего социального лифта. Многие специалисты начинали свою трудовую деятельность с низовых структур (например — со слесаря на предприятии), а заканчивали руководителем кафедры или деканом факультета. Примером такой успешной карьеры служит Николай Николаевич Сидоров. Он родился в 1901 г. в Санкт-Петербурге, получил образование в школе с углубленным изучением немецкого языка «Петришуле». В 1918 г. Николай Сидоров поступил на электромеханическое отделение Петроградского политехнического института. Однако в 1919 г. его мобилизовали на трудовой фронт, а именно на Северо-Западную железную дорогу в 6 участок службы тяги [5, с. 7-16].

Как представитель «бывших эксплуататорских классов» он не имел права учиться в советской высшей школе без рабочего стажа. Трудовую деятельность Николай Николаевич начал в должности подручного слесаря, затем слесарем и помощником машиниста. Через год он получил документы на управление паровозом. Машинист Сидоров только лишь в 1921 г. смог продолжить обучение в Петроградском политехническом институте. Николай Николаевич, обучался практически без отрыва от производства, совмещал трудовую и учебную деятельность.

Дипломный проект «Московский метрополитен» Н.Н.Сидоров защитил лишь в 1927 г., т.е. через 9 лет после начала своего обучения в политехническом институте. Суть проекта заключалась в разработке и осуществлении строительства подземной электрической железной дороги. Этот проект несколько опередил своё время. Сразу после окончания вуза он работал инженером экспедиции технических изысканий, которая занималась электрификацией линий Кизел-Чусовская и Калино-Гороболадатская (Пермь, Урал). В 1938 г. ему была присуждена ученая степень кандидата наук, а с осени 1941 г. занял место заведующего кафедрой «Электрическая тяга» в ЛИИЖТе.

В 1958 г. его назначили деканом Энергетического факультета ЛИИЖТа. В 1962 г. Николаю Николаевичу было присвоено звание профессора. Более 50 лет он проработал на кафедре «Электрическая тяга». За свою деятельность профессор Сидоров подготовил около 2000 инженеров, более 20 кандидатов наук, шесть докторов наук и подготовил свыше 50 научных работ с апробацией на практике [6, с. 314-315].

Н.Н.Сидоров первым начал применять и использовать в своей работе АСУ и ЭВМ. Под руководством Николая Николаевича на кафедре активизировалась научно-исследовательская работа, и укрепились практические связи с железными дорогами, Новочеркасским и Тбилиским электровозостроительными заводами, Рижским электромашиностроительным и Таллинским электротехническим заводами. В связи с этим в 1954 г. было принято решение организовать на кафедре научно-исследовательское бюро, которое выполняло исследования по договорам с предприятиями промышленности и транспорта. В частности, была успешно разработана и внедрена дифференциальная защита силовых цепей на всех электровозах и электропоездах постоянного тока.

Неоценимую помощь коллективу Ленинградского вагоностроительного завода им. Егорова оказали в конце 1950-х — начале 1960-х гг. научные учреждения Москвы и Ленинграда [7, с. 112]. Производственным коллективам Ленинграда также оказывали активное содействие сотрудники ЛПИ им. М.И.Калинина, Лесотехнической академии, Технологического института им. Ленсовета [7, с. 112].

Сотрудники ленинградского отделения Математического института АН СССР профессор Л.В.Канторович и его коллега В.А.Залгаллер предложили новый способ технологического раскроя металла в вагоностроении. В результате практического эксперимента, совместно с сотрудниками вагоностроительного завода им. Егорова, было доказано, что данная методика сэкономила от 3% до 10% металлических листовых элементов.

В 1950-е годы XX века темпы экономического роста в Советском Союзе заметно выросли. Новые технологии и методики в промышленном производстве дали хороший результат. Следует отметить, что происходившие изменения не всегда касались двух ключевых позиций: кадрового состава и качества имеющегося оборудования.

В ряде отраслей производства промышленные мощности использовались сверх нормы. Из-за увеличенного износа технического оборудования, наблюдались проблемы в его работе, росли расходы на ремонт. Все это способствовало замедлению темпов роста отраслевых показателей. Целевые и плановые задачи, которое правительство страны ставило перед отраслями производства, предполагали увеличение объемов выпуска продукции, а это, в свою очередь негативно отражалось на обязательной системе планово-предупредительного ремонта оборудования.

Так в черной металлургии фактический износ оборудования вырос за пятилетку (1951—1955 г.) с 29% до 36%, а срок эксплуатации мартеновских печей превысил установленную норму [8]. В машиностроительной отрасли в 1950-е гг. научно-исследовательские институты и опытно-конструкторские бюро затрачивали большие усилия, но далеко не всегда выдавали желаемый и готовый практический результат [9, с. 232]. Высшее

руководство страны поддерживало и обращало особое внимание на научно-исследовательскую работу, проводимую в СССР, но далеко не всегда «новинки» в отрасли коренным образом улучшали производственный процесс [8].

В Советском Союзе была распространена практика, когда ведущие научно-исследовательские институты привлекались к работе для военно-промышленного комплекса. В Ленинграде этим активно занимались Ленинградский физико-технический институт и ОКБ Ленинградского Кировского завода [9, с. 216]. Согласно сложившейся практике лучшие специалисты из гражданских отраслей регулярно вовлекались в решения задач военно-промышленного комплекса [9, с. 232-233].

В СССР к трудовой деятельности интеллигента всегда относились предвзято. Представителям научно-технической интеллигенции чаще всего труднее было устроиться на работу, получать определенные преференции со стороны правительства и государства, занимать ведущие позиции в обществе. Но эти ситуации напрямую не имели отношения к научно-технической интеллигенции: ведь тот научный и технический потенциал, который, закладывался учеными совместно с ИТР в Советском Союзе, послужил толчком к развитию и освоению новых рубежей отечественной промышленности с практической выгодой.

Признанный и заслуженный авторитет ленинградских инженерно-технических и научных кадров возник не в одно мгновение. Люди могли получить свое высокое профессиональное призвание только лишь благодаря практическому результату их деятельности. Повышение индустриальной мощи, потенциала и силы ленинградских заводов определяло будущий вектор развития по индустриализации страны. Крупные промышленные стройки Советского Союза не могли обходиться без новой техники и максимальной механизации производственных процессов. Сотрудники промышленных предприятий Ленинграда гордились своим прошлым, настоящим и будущим своих творений, т.к. они были уверены, что их разработки будут внедрены на заводах всей страны.

1. История петербургской интеллигенции: монография / А.А.Оводенко, Е.Э.Платова, В.В.Фортуатов. СПб.: Политехника, 2013. С. 235.
2. Опытному конструкторскому бюро Обуховского завода — 60 лет. СПб.: Изд-во Политехн. ун-та, 2007. С. 357-358.
3. Ленинградские краностроители: очерки истории Ленинградского ордена Трудового Красного Знамени завода подъемно-транспортного оборудования им. С.М.Кирова. Л.: Лениздат, 1979. С. 175.
4. Сизов А.А., Зазерский К.И., Красавин Б.Г. Строительство главного корпуса завода железобетонных изделий. Л.; М.: Госстройиздат, 1958. С. 6.
5. Мазнёв А.С., Плакс А.В. История становления и развития кафедры «Электрическая тяга» в Петербургском государственном университете путей сообщения // Известия Петербургского университета путей сообщения. СПб.: ПГУПС, 2007. № 2(11). С. 7-16.
6. Выдающиеся выпускники и деятели Петербургского государственного университета путей сообщения. СПб.: ПГУПС, 2009. С. 314-315.
7. Завод имени рабочего Егорова: Краткий очерк истории Ленингр. ордена Красной Звезды вагоностроит. завода им. И.Е.Егорова / Ф.В.Федосеев, К.П.Кучепатов, Ю.Н.Зуев. Л.: Лениздат, 1962. С. 112.
8. Ларионов С. Экономические проблемы и угасание позднего СССР. Без прикрас. URL: <https://aftershock.news/?q=node/530948> (дата обращения: 29.04.2019).
9. Симонов Н.С. ВПК СССР: темпы экономического роста, структура, организация производства, управление. М.: Русский Фонд Содействия Образованию и Науке, 2015. С. 232.

References

1. Ovodenko A.A., Platova E.E., Fortunatov V.V. Istoriya peterburgskoy intelligentsii: monografiya [History of the St. Petersburg intellegentia: monograph]. St. Petersburg, 2013, p. 235.
2. Opytnomu konstruktorskomu byuro Obukhovskogo zavoda — 60 let [60 years to experimental design bureau of the Obukhov plant]. St. Petersburg, 2007, pp. 357-358.
3. Leningradskie kranostroiteli: ocherki istorii Leningradskogo ordena Trudovogo Krasnogo Znameni zavoda pod"emno-transportnogo oborudovaniya im. S.M.Kirova [Leningrad crane builders: sketches of history S.M. Kirov Lifting and Transportation Equipment Plant in Leningrad]. Leningrad, 1979, p. 175.
4. Sizov A.A., Zazerskiy K.I., Krasavin B.G. Stroitel'stvo glavnogo korpusa zavoda zhelezobetonnykh izdeliy [Construction of the main building of the plant of concrete goods. Leningrad]. Leningrad, Moscow, 1958, p. 6.
5. Maznev A.S., Plaks A.V. Istoriya stanovleniya i razvitiya kafedry "Elektricheskaya tyaga" v Peterburgskom gosudarstvennom universitete putey soobshcheniya [History of Electric traction department at St. Petersburg state transport university]. Izvestiya Peterburgskogo universiteta putey soobshcheniya, 2007, no. 2(11), pp. 7-16.
6. Vydayushchiesya vypuskniki i deyateli Peterburgskogo gosudarstvennogo universiteta putey soobshcheniya [Outstanding graduates and figures of the St. Petersburg state transport university]. St. Petersburg, 2009, pp. 314-315.
7. Fedoseev F.V., Kuchepatov K.P., Zuev Yu.N. Zavod imeni rabocheho Egorova: Kratkiy ocherk istorii Leningr. ordena Krasnoy Zvezdy vagonostroit. zavoda im. I.E.Egorova [The Egorov Plant: Short sketch of the history Leningrad wagon manufacturer named after I.E.Egorov]. Leningrad, 1962, p. 112.
8. Larionov S. Ekonomicheskie problemy i ugashenie pozdnego SSSR. Bez prikras [Economic issues and decline of the late USSR. Unvarnished]. Available at: <https://aftershock.news/?q=node/530948> (accessed: 29.04.2019).
9. Simonov N.S. VPK SSSR: tempy ekonomicheskogo rosta, struktura, organizatsiya proizvodstva, upravlenie [USSR Military Industrial Complex: rates of economic growth, structure, organization of production, management]. Moscow, 2015, p. 232.

Prishchepa A.S. Scientific industrial and employee potential of Leningrad (1950—1960). In the postwar years, Soviet industry was steadily growing and expanding. Much of this work is carried forward through internal collaborative projects between the scientists and industry workers in the 1950s—1960s. It is known that scientific and technical staff is the key driver of scientific and technological revolution in the USSR. Engineers who supported the government played a great role in strengthening the industrial and production facilities of Leningrad.

Keywords: USSR, Leningrad, engineering personnel, scientific and technical intelligentsia, propaganda of scientific and technical knowledge, science and technology, production, social lift.

Сведения об авторе. Александр Сергеевич Прищепа — аспирант ВШОН, Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого; a.prishchepa@list.ru.

Статья публикуется впервые. Поступила в редакцию 10.11.2019. Принята к публикации 30.11.2019.